

Dª [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715407 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- a) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- b) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- a) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- b) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- c) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- d) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- e) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- f) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- a) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- b) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- c) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- d) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 201

Dº [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715409 por el que Dº [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- c) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- d) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- g) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- h) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- i) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- j) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- k) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- l) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- e) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- f) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- g) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- h) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 202

Dº [REDACTED] S

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715411 por el que Dº [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- e) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- f) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- m) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- n) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- o) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- p) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- q) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- r) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- i) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- j) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- k) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- l) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715412 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: Eliminar las restricciones de Vehículos históricos

Como residente en Madrid y propietario de vehículos clásicos sin distintivo medioambiental los cuales se encuentran en perfecto orden de uso y al corriente de pago de todos los impuestos, expongo mi total desacuerdo por considerarlo un atropello a las libertades de los ciudadanos, los cuales poseemos una propiedad adquirida bajo total legalidad, la cual con esta nueva normativa nos van a impedir su uso.

Solicita que se considere alguna vía por la que se pueda permitir el uso de forma restringida y controlada de este tipo de vehículos, bien con kilometraje anual limitado, fines de semana o alguna otra excepción que no implique, el tener que deshacerse de vehículos que debido a su tipología su uso es altamente excepcional por lo que no suponen un impacto medioambiental en la ciudad

Contestación:

1. La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

La regulación de la prohibición de circulación de los citados vehículos es proporcional porque:

- a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los

vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

- c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- d) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, no se daría cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados).

2. Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.
- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

3. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

4. Los vehículos con clasificación ambiental “A” y “B” son los vehículos más antiguos y contaminantes.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- a) clasificación ambiental A: 0,705;

- b) clasificación ambiental: 0,453;
- c) clasificación ambiental C: 0,098;
- d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Lo que demuestra el elevado impacto ambiental de estos vehículos, impacto que se ve agravado en el caso de los vehículos con clasificación ambiental “A” y “B” empleados para el transporte de viajeros que llevan a cabo un uso muy intensivo del espacio público al circular un número elevado de horas al día y realizar un kilometraje elevado.

5. No es posible atender a la alegación de autorizar la circulación de los vehículos clásicos, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un “clásico” que puede circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico.

6. No es posible atender a la alegación de autorizar la circulación de los vehículos clásicos, por determinadas vías, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A por determinadas vías de la ciudad supondría privar de dicha protección a las personas, especialmente a quienes residan o se encuentren en la proximidad de dichas vías.
- a) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un “clásico” que puede circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico. La medida solicitada en la

alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).

7. No es posible atender a la alegación de autorizar la circulación de los vehículos clásicos, los fines de semana o determinados días, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- b) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- c) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A los fines de semana o determinados días u horarios resultaría contraria al principio de racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), y porque supondría privar de dicha protección a las personas, especialmente a quienes residan o se encuentren en la proximidad de las zonas los días en que dichos vehículos circularan.
- d) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un “clásico” que podría en tal caso, si se aceptara la alegación, circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).

8. No es posible atender a la alegación de autorizar la circulación de los vehículos clásicos, con un kilometraje determinado, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

- a) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad y necesidad. La finalidad de MZBE es ofrecer una protección de la salud pública y medioambiental a todos los ciudadanos que residan o se encuentren en la ciudad de Madrid. La autorización de la circulación de vehículos con clasificación ambiental A con un determinado kilometraje anual, si bien permitiría limitar las consecuencias negativas para la salud y el medio ambiente urbano derivadas de su circulación, de forma proporcional a la intensidad de la limitación de kilometraje anual, supondría privar de dicha protección a las personas.

- e) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que el Ayuntamiento de Madrid carece de medios de control para ello. La medida solicitada en la alegación resultaría, por tanto, contraria a los principios de y racionalidad porque no permitiría satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que motivan la creación de las ZBE (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica).

9. Sin perjuicio de ello y en relación a los “vehículos históricos”, que no a los “vehículos clásicos”, debe señalarse que tanto el artículo 21 como la Disposición Transitoria primera apartado 2.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regulan “Madrid Zona e Bajas Emisiones” (Madrid ZBE), exceptúan de la prohibición de circulación de los “A” a los vehículos históricos (aquellos matriculados como tales conforme a lo previsto en el RVH), sin exigir el requisito adicional de que sus titulares estén empadronados en Madrid ZBE.

Por su parte, el artículo 23.3. e) 15º, que regula el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, tampoco vincula la excepción de acceso a la zona a que sus titulares estén empadronados ahí. Únicamente se añade el requisito objeto de la alegación en la Disposición Transitoria tercera, apartado 6, que limita el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos históricos que no sean de titularidad de las personas residentes en el Distrito Centro a partir de 1 de enero de 2025.

Por lo tanto, con el ánimo de unificar y simplificar la regulación de todos los vehículos declarados como históricos por la DGT, de proteger el valor de los vehículos históricos como parte del patrimonio industrial y cultural de nuestro país, y atendiendo a las limitaciones de kilometraje de anual que dichos vehículos **se estima parcialmente la alegación, procediéndose a modificar el apartado 6 de la Disposición Transitoria tercera** de la OMS propuesta por el Proyecto normativo en los siguientes términos:

Se sustituye la redacción de la Disposición Transitoria tercera apartado 6 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial:

“6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A de los que sean titulares las personas empadronadas en el Distrito Centro que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro.”

Por la siguiente:

“6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH, y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro.”

Como consecuencia de la estimación parcial y la modificación del apartado 6 de la disposición transitoria tercera la OMS propuesta por el Proyecto normativo y se modifica la Memoria de análisis de impacto (MAIN) inicial para describir dicha modificación.

Dº./

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715413 por el que Dº./ formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- ee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- g) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- h) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- s) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- t) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- u) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- v) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- w) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- x) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- m) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- n) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- o) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- p) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 205

D^a [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715415 por el que D^a [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- i) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- j) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- y) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- z) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- aa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- bb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- cc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- dd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- q) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- r) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- s) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- t) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715417 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- k) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- l) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- ee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- ff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- gg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- hh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- ii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- jj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- u) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- v) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- w) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- x) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715418 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores

límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- m) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- n) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- kk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la

ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

- ll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- mm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- nn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- oo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- pp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- y) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- z) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715420 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

III) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- o) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- p) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- qq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- rr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- ss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- tt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- uu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- vv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- cc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- dd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- ee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- ff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715422 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

www) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

cccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- kk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- ll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- mm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- nn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- q) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- r) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- ww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- xx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- yy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- zz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- aaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- bbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- gg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- hh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

- ii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- jj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 210 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715424 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

dddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

- c) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 211 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715426 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;
- tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;
- uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;
- vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- d) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- e) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 212 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715428 por el que D. A [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- ww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;
- xx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;
- yy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;
- zz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- f) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- g) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 213 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715429 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- aaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;
- bbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;
- ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;
- ddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- h) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- i) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715438 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

oooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

fff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una

atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor

parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

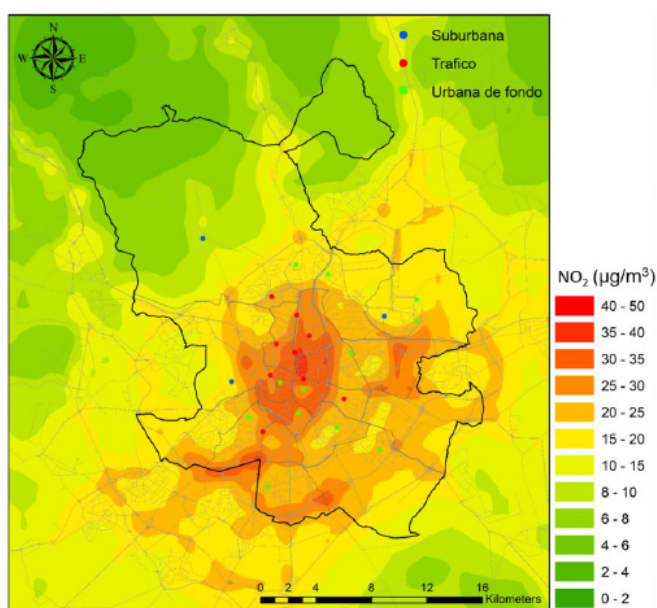


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

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

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

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

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715440 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

www) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

dddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- iii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- jjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- kkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- III) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico,*** como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire.***

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno,*** o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- s) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- t) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eee) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

fff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

ll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 216 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715441 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- j) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- k) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

- l) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 217 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715443 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- m) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- n) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 218

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

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

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715444 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- a) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- b) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- a) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- b) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- c) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- d) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 219

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715445 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- c) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- d) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- e) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- f) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- a) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- b) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- c) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- d) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- e) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- f) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- a) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- b) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- c) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- d) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- e) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- f) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- g) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 220 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715446 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- xxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- o) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- p) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- a) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- b) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- c) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- d) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 221

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715447 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
- 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
- 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 222

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715448 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor

brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- a) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- b) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- c) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- d) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- e) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- a) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- b) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 223 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715449 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1^a) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

- b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

a) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

b) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

c) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

d) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715450 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- e) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- f) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- g) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- h) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- a) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- b) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- c) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- c) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- d) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

sssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715452 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- e) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- f) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

cccccc) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

dddddd) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

eeeeee) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

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

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- f) clasificación ambiental A: 0,705;
- g) clasificación ambiental: 0,453;
- h) clasificación ambiental C: 0,098;
- i) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- j) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los

regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

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

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 226 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715454 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

gggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

IIIIII) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

mmmmmm) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

nnnnnn) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

IIII) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- q) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- r) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

- s) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

GARABAN VICENTE, S.A.

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED], en representación de la mercantil GARABAN VICENTE, S.A., al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715455 por el que D. [REDACTED], en representación de la mercantil GARABAN VICENTE, S.A., formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Solicita:

La existencia de una parada de autobuses para carga y descarga de viajeros en la Plaza de Callao. La existencia de una parada de autobuses para carga y descarga de viajeros en C. Sevilla. Una parada de taxis en C. San Alberto. Versatilidad y movilidad de circulación en Plaza del Carmen: doble circulación hasta esquina con calles Tetuán y San Alberto con glorieta de cambio de sentido y cambio de sentido en las rampas de acceso al aparcamiento de la Plaza del Carmen. Solicito plazas bien como residente o bien como abonado en el aparcamiento de la Plaza del Carmen. Solicito que en la calle Tetuán tramo Plaza del Carmen – Calle Carmen se supriman los bolardos y que haya una nueva pavimentación peatonal con distinción de paso de vehículos como en tramos de calle Montera o calle Arenal. Solicito acceso autorizado para carga y descarga de viajeros las 24h hasta la entrada del hotel en la calle Tetuán esquina con la calle Carmen, donde se localiza la entrada principal de nuestro establecimiento. Solicito reserva de estacionamiento para el hotel en calle San Alberto esquina calle Tetuán.

Contestación:

Se desestima porque la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, de actos o actuaciones administrativas por el órgano u órganos municipales competente.

Su alegación tiene por objeto la adopción de actos y actuaciones administrativas de gestión ordinaria vinculadas a las facultades de ordenación del espacio público, de tránsito peatonal y de la circulación y el estacionamiento de vehículos, así como de gestión de un aparcamiento municipal de residentes, que no precisan de modificación normativa alguna.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

Sin perjuicio de ello, se da traslado de su escrito a la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y al Distrito Centro a efectos de su tramitación oportuna en su respectivo ámbito competencial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 228

Dº [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715456 por el que Dº [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

oooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- u) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- v) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- iii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- jjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- kkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- III) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- mmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- nnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- oo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- pp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 229 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715461 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

tttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- t) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- u) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 230 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715462 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

www) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- v) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- w) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 231 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715463 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- x) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- y) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos

7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 232 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715465 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- z) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- aa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715467 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- g) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- h) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeee) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

ffffff) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

llll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una

atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor

parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

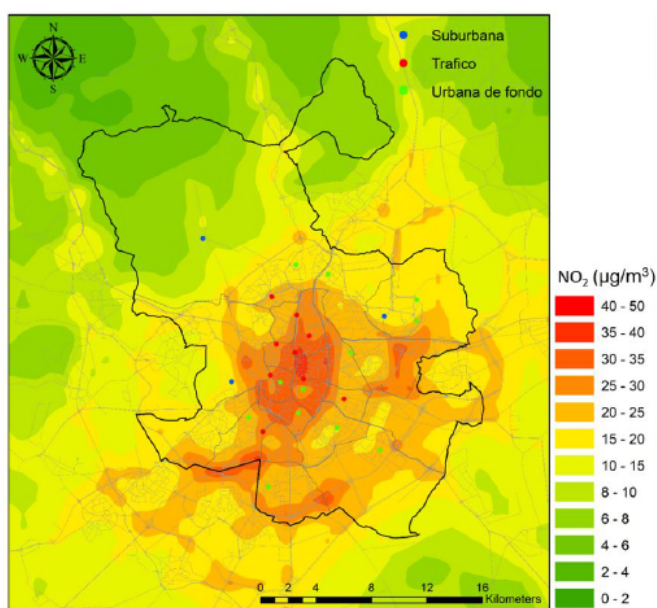


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

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

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

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

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715468 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- w) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- x) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

sss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

tt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

uu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

vv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 235 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715469 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- bb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- cc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 236 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715471 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

sssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvv) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

wwwwwww) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

xxxxxxx) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- dd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- ee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

- ff) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 237 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715472 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

gg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

hh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 238 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715474 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- ii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- jj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 239

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715475 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- g) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- h) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- e) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- f) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- g) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- h) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 240 Participantes 1

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715477 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- kk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- ll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 241

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715478 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- i) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- j) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- k) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- l) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- g) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- h) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- i) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- j) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- k) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- l) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- h) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- i) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- j) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- k) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- l) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- m) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- n) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 242 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715479 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

llllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- mm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- nn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- e) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- f) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- g) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- h) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 243 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715480 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- oo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- pp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos

7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715482 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
- 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
- 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 245 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715483 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- qq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- rr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos

7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715484 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxx)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- f) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- g) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- h) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- i) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- j) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- c) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- d) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 247 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715485 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1^a) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- ss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- tt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos

7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 248 Participantes 1

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715488 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- b) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

- e) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- f) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- g) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- h) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

e) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

f) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección

de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

g) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

h) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- c) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- d) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº249 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715489 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- m) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- n) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- i) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- j) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- k) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- l) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715490 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- i) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- j) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- k) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- l) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- a) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- b) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- c) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- i) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- j) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

cccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº251 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715494 por el que D^a./D. [REDACTED] Pichardo formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- o) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- p) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- m) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- n) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- o) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- p) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715495 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- k) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- l) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

lllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

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

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- k) clasificación ambiental A: 0,705;
- l) clasificación ambiental: 0,453;
- m) clasificación ambiental C: 0,098;
- n) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- o) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los

regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

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

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº253 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715497 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- q) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- r) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- q) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- r) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- s) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- t) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 254 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715499 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- s) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- t) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- u) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- v) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- w) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- x) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº255 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715502 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- u) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- v) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- y) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- z) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- aa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- bb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715504 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- m) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- n) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una

atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor

parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

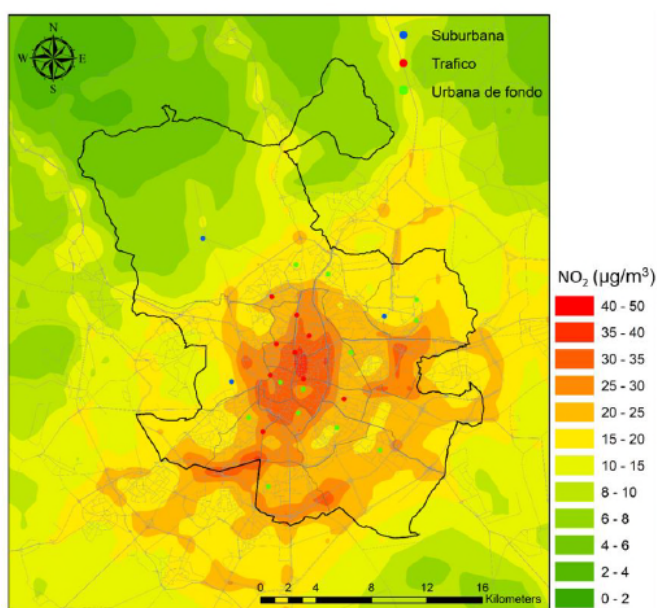


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

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

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº257 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715505 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- w) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- x) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- cc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- dd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- ee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- ff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715509 por el que D [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

cccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

dddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- y) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- z) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

www) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ww) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº259 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715513 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- y) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- z) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- gg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- hh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- ii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- jj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 260 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715514 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1^a) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así

como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnn) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

oooooooo) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ppppppppp) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

qqqqqqqqq) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuu) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

vvvvvvv) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

wwwwwww) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

xxxxxxx) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- uu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- vv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- ww) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 261 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715516 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- xx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- yy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº262 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715517 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- aa) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- bb) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- kk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- II) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- mm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- nn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 263

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715518 por el que D^a. [REDACTED]
[REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- cc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- dd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- ee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- ff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- m) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- n) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- o) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- p) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- q) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- r) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- o) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- p) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- q) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- r) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- s) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- t) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- u) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº264 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715520 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

oo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

pp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 265 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715521 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- zz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- aaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- i) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- j) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- k) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- l) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº266 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715523 por el que D^a./D. [REDACTED] de la Mata formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- ii) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- jj) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- ss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- tt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- uu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- vv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715524 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
- 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
- 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715526 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- k) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- l) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- m) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- n) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- o) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- e) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- f) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº269 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715527 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- kk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- ll) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- ww) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- xx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- yy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- zz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 270 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715529 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- c) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

- i) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- j) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- k) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- l) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

i) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

j) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección

de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

k) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

l) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- e) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- f) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 271

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715530 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- m) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- n) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- o) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- p) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- d) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- e) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- f) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- o) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- p) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

tttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

IIIIIIII) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº272 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715531 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

aaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

bbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº274 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715534 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- oo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- pp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- eee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

fff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 275 Participantes 1

D. CARLOS TEJERO GOMEZ

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715540 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

dddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una

atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

ccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

ddd) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

Dª [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715543 por el que Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

llllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- aa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- bb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaa) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

cccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

dddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

aaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

bbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 277

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715548 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- qq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- rr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- ss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- tt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- s) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- t) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- u) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- v) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- w) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- x) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- v) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- w) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- x) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- y) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- z) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- aa) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- bb) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 278 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715551 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

sssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxx) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

yyyyyyyyyy) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

zzzzzzzzzz) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

aaaaaaaaaaa) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

fff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

ggg) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 279

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715553 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- uu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- vv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ww) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- y) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- z) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- aa) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- bb) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- cc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- dd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- cc) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- dd) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ee) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- ff) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- gg) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- hh) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- ii) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 280 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715554 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

cccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

dddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- hhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- iii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 281

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715555 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- yy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- zz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- ee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- ff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- gg) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- hh) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- ii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- jj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- jj) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- kk) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ll) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- mm) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- nn) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- oo) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- pp) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº282 Participantes 1

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

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

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715556 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ccc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ddd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

iii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- jjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- kkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

III) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715559 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

fff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ggg) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

hhh) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mm) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- nn) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- oo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- pp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- qq) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- rr) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ss) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- tt) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- uu) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- vv) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- ww) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 284 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715562 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

fffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- jjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- kkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- m) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- n) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- o) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- p) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715563 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
- 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
- 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715564 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

lllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- p) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- q) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- r) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- s) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- t) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- g) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- h) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 287 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715566 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- d) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- m) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

- n) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- o) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- p) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

m) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

n) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

o) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

p) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- g) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- h) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715567 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- q) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- r) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- s) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- t) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- g) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- h) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- i) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO₂ en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- q) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- r) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbb)) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cccccccccc)) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dddddddddd)) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeee)) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ffffffffff)) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggg)) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhh)) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiii)) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjj)) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

oooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

pppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715569 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- iii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- jjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

III) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- qq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- rr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- ss) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- tt) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- uu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- vv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- xx) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- yy) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- zz) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- aaa) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- bbb) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- ccc) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- ddd) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715571 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- s) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- t) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

tttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

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

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- p) clasificación ambiental A: 0,705;
- q) clasificación ambiental: 0,453;
- r) clasificación ambiental C: 0,098;
- s) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- t) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los

regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

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

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 291

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715581 por el que D^a. MARÍA ISABEL ARROYO GALÁN formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nnn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ooo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ppp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- ww) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- xx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- yy) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

zz) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- eee) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- fff) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ggg) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- hhh) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- iii) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- jjj) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- kkk) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 292

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715583 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

sss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ccc) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ddd) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

eee) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

fff) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ggg) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

hhh) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- III) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- mmm) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- nnn) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- ooo) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- ppp) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- qqq) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- rrr) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 293

D^a. [REDACTED] DE LA MATA

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715585 por el que D^a. [REDACTED] DE LA MATA Formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

www) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- iii) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- jjj) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- kkk) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

III) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

mmm) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

nnn) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

sss) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ttt) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

uuu) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

vvv) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

www) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

xxx) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

yyy) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 294

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715587 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ooo) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ppp) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

qqq) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

rrr) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

sss) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ttt) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

zzz) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

aaaa) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

bbbb) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

cccc) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

dddd) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

eeee) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ffff) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715588 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- u) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- v) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa

comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

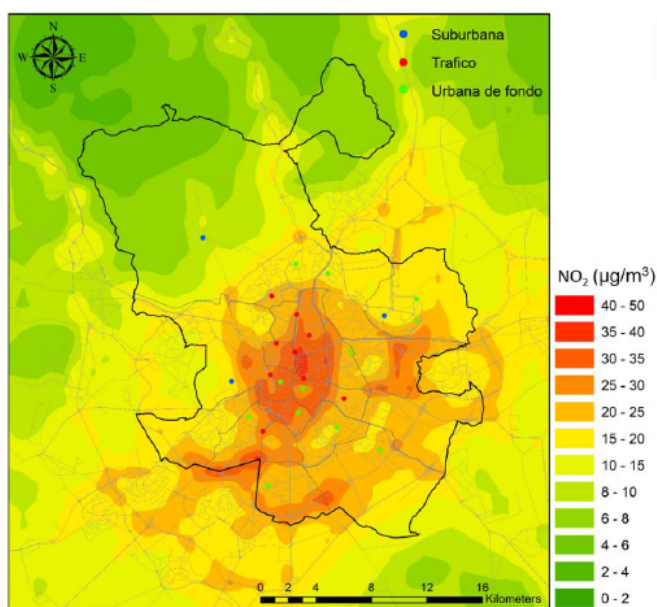


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

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

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715620 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

dddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

uuu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

vvv) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

www) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

xxx) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

yyy) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

zzz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

gggg) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

hhhh) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

iiii) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

jjjj) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

kkkk) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

llll) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

mmmm) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715623 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- u) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- v) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- w) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- x) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- j) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- k) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- l) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO₂ en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- w) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- x) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

cccccccccc) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

dddddddddd) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

eeeeeeeeeee) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ffffffffffff) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ggggggggggg) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

hhhhhhhhhhh) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

iiiiiiiiiii) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

jjjjjjjjjjj) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

kkkkkkkkkkk) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 298

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715650 por el que D. [REDACTED]
[REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

cccc) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

dddd) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

nnnn) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

oooo) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

pppp) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

qqqq) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

rrrr) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ssss) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

tttt) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715652 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkk) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

IIII) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mmmm) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

nnnn) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

gggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiii) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

jjjj) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

llll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

uuuu) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

vvvv) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

wwwv) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

xxxx) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

yyyy) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

zzzz) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

aaaaa) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 300

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715656 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooo) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

pppp) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

qqqq) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

rrrr) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

pppp) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

bbbbbb) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

cccccc) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ddddd) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

eeeeee) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

fffff) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ggggg) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

hhhhh) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 301

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715659 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ssss) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

tttt) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

uuuu) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

vvvv) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

tttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuu) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

vvvv) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

www) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

iiii) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

jjjj) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

kkkk) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

llll) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

mmmm) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

nnnn) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

oooo) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715664 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

fffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de

noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
- 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
- 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715670 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
- 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
- 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715674 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- u) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- v) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- w) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- x) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- y) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- i) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- j) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715677 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

llllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- z) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- aa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- bb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares*

de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- cc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- dd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- k) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- l) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715680 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1^a) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- ee) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- ff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- gg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- hh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- ii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- m) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- n) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715685 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- jj) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- kk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- ll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- o) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- p) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715688 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- oo) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- pp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- qq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y*

circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- rr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- ss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- q) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- r) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED] Y ESPAÑOL

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715693 por el que D^a. [REDACTED] Y ESPAÑOL formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad

que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos

de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- tt) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- uu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa

adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- s) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- t) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715699 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- yy) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- zz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- aaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida*

podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- u) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- v) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715702 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- b) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- c) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

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

2ª) Alegación: artículo 87 de la OMS.

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

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

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

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

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

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

3ª) Alegación: artículo 167 de la OMS.

Respecto al 167.9 solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

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

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

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

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

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

túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

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

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

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4ª) Alegación: artículo 167 de la OMS.

Respecto al 169.3 solicita la modificación de la velocidad en parques urbanos, pues supone una reducción de las posibilidades de circulación y de conexión entre la zonas de ciudad de Madrid.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715703 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: artículo 17 Velocidad

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

Contestación:

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

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

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

2ª) Alegación: artículo 167.9 Velocidad

Respecto al apartado 167.9 solicita suprimir el mismo que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3ª) Alegación: artículo 177 OMS.

Solicita suprimir los apartados a y b modificar el artículo 177.1 h, i y j) para permitir a los vehículos VMP en todos los carriles limitados a 30km/h, y excepcionalmente se les permita también en el resto de carriles.

Contestación:

La obligatoriedad del uso de los Vehículos de Movilidad Personal únicamente por los carriles limitados a 30km/h, obedece una cuestión puramente de seguridad.

Los VMP son vehículos cuya única protección es el propio usuario, sin carrocería alguna, y cuya

visibilidad en un entorno rodeado de vehículos a motor, es escaso y su fragilidad aumentaría de forma considerable.

Por tanto, y por motivos de seguridad para el usuario, y para el resto de vehículos a motor, **Se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

4ª) Alegación: Definiciones. Carril Multimodal

Solicita modificar la definición de los “carriles multimodales” dejando claro que los VMP están autorizados a circular por el mismo.

Contestación:

La propia definición del término de carril multimodal establecida en el artículo deja de forma claro el uso que podrán tener los Vehículos de Movilidad Personal, por cuanto establece que especialmente acondicionado para el uso de la bicicleta y, en caso de que así se autorice, de los vehículos de movilidad personal (VMP) en los términos regulados por esta ordenanza.

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 313

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715708 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjj)) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

lllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos

de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ddd) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

eee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa

adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- w) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- x) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715710 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

oooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- iii) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- jjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- kkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida*

podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

III) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- y) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- z) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715712 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

tttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

nnn) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de*

personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de

ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

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

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715714 por el que D. [REDACTED] dice formular alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

Los apartados “4. Expone” y “5. Solicita” de la instancia presentada hacen referencia a un documento adjunto que no llegó a incorporarse en el momento de presentación. En el apartado “6. Documentación que se anexa” se hace referencia a la “solicitud firmada por el interesado” que no llegó a incorporarse en el momento de presentación.

Como consecuencia de ello el escrito fue presentado en plazo, pero sin llegar a formular alegación alguna respecto al Proyecto normativo a la que dar contestación.

Dª [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715719 por el que Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

IIIIIIIIII) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

oooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- cc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- dd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

gggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

IIII) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eee) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715721 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- y) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- z) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

cccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa

comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

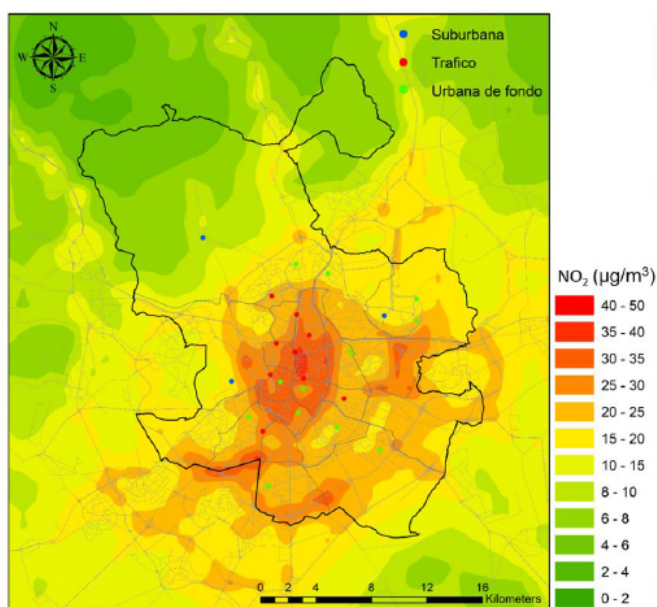


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

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

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 319 Participantes 2

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715724 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

fffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeeeeee)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

fffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una

atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

III) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

mmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

nnn) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 319 Participantes 2

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715724 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

oooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrr) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ssssssssssss) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

tttttttttttt) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

uuuuuuuuuuuu) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggg) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

hhhhhhhhhhhh) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

iiiiiiiiiiii) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

jjjjjjjjjjjj) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

ppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

qqq) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero sí se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo MAIN inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

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

D^a. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715729 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Solicita que se modifiquen los puntos de este proyecto que prohíben la circulación de bicicletas en túneles y pasos elevados. Hay muchos túneles y pasos elevados de la ciudad de Madrid por los que es segura la circulación en bicicleta (p. ej., en Ciudad Universitaria, en la M-30 a la altura de Estadística, o en el Anillo Verde a la altura de la estación de Abroñigal).

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

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

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

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

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

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

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

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

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

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

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

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

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

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

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

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles.

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

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

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

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

2ª) Alegación:

Solicita que se modifiquen los puntos de este proyecto que prohíben la circulación de bicicletas en caminos no asfaltados en las zonas verdes y parques de la ciudad, por los que la circulación de bicicletas es segura y promueve la práctica del deporte entre los ciudadanos.

Contestación: La circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos figura expresa y detalladamente mente regulada en el artículo 169.5 de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018, relativo a las condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles, que establece que:

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

En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos. No obstante podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente.

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

“2. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la

consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte

kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

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

3. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos

interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos.

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

Sin perjuicio de los cambios meramente formales descritos, basados en directrices de técnica normativa, se considera necesario mantener el contenido material de la regulación vigente sobre circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar:

1º) La seguridad vial de las personas usuarias de las vías más frágiles: los peatones y los colectivos especialmente protegidos por el artículo 10 de la vigente OMS ante el riesgo de sufrir un atropello, lo que exige la limitación de velocidad en la circulación de bicicletas a 20 km/h con carácter general y que se reduciría a 5 km/h en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal.

2º) La accesibilidad de las personas que transitan por los parques y jardines urbanos, y muy especialmente del derecho de movilidad efectiva y accesible de las personas con movilidad reducida, mediante la exigencia de la prioridad peatonal y la restricción de la circulación de bicicletas en aquellos paseos pavimentados de los parques y jardines urbanos que tengan más de tres metros de ancho.

3º) La necesidad de coexistencia en condiciones de seguridad vial y de convivencia entre quienes disfruten de los parques y jardines urbanos y quienes circulen en bicicleta.

4º) La protección del patrimonio verde municipal, evitando que las bicicletas puedan circular por espacios y zonas que atenten contra la integridad de patrimonio verde municipal. A tal efecto resulta obligado que las bicicletas circulen exclusivamente por paseos pavimentados de los parques y jardines urbanos.

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

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 321

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715732 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- y) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- z) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- aa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- bb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- m) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- n) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- o) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- aa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- bb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

dddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

IIIIIIIIII) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715733 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- cc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- dd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- ff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

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

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- p) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- q) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- r) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO₂ en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

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

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- cc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- dd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n.º 323.2

D.º [REDACTED]

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

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM n.º 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con n.º de anotación 20210715735 por el que D.º [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

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

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

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

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental “A”, por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

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

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

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

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que “5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas”, el siguiente párrafo: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

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

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiéndose por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
- j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
- k) en el arcén, por razones de seguridad vial;
- l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;
- m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

- h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero

que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- d) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- e) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- f) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

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

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

“b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no

ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

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

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional

visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

“Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.

El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones”.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

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

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabici como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

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

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...)”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

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

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

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

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

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

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

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su

especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar su **propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

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

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tienen un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

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

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

(...)

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

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

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

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la TSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la TSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial; Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los

que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

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

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

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

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

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

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

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles “extraanchos” siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles “extraanchos” (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

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

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía (“carriles extraanchos”) que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

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

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

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: “6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

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

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de

la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

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

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

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

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan las distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

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

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

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

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

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

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

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

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

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

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

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

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

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

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debemos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

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

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

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de

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

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

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

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

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “camino”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **camino**s de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y

jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

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

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

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

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

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

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

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

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

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

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

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

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

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

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

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

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

-vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

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

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

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

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

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

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

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semaforizados, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabici, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semaforizada y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabici por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

- a) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- b) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- c) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- d) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

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

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

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

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

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

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

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

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

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

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

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: “Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)”.

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles “extraanchos” y los carriles bus.

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

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabici como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano.

Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: “siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar”.

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de

vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones...”.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabiciis”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

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

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de “ciclocalle”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes** y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

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

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona de prioridad peatonal”.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

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

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona o calle residencial”.

Solicita añadir a la definición de “Zona o calle residencial”: que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

“Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

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

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los “carriles multimodales” definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmando del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

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

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

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

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

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

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

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

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

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

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

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715737 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- ff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

oooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tttttttttttt) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

uuuuuuuuuuuuuu) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvv) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssss) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

ttttttttttt) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

uuuuuuuuuuuu) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

vvvvvvvvvvvv) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

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

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- u) clasificación ambiental A: 0,705;
- v) clasificación ambiental: 0,453;
- w) clasificación ambiental C: 0,098;
- x) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- y) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los

regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

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

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

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

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 325.2

D^a [REDACTED]

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

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

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715740 por el que D^a [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

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

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

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

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental “A”, por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

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

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

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

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que “5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas”, el siguiente párrafo: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

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

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
- j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
- k) en el arcén, por razones de seguridad vial;
- l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;
- m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

- h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero

que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

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

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

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

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

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- g) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- h) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- i) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

“b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no

ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional

visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

“Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.

El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones”.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabici como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...).”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su

especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar su **propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tienen un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la TSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la TSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- h) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial; Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los

que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, **de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.**”

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles “extraanchos” siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles “extraanchos” (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía (“carriles extraanchos”) que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: “6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de

la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan las distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

“8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid”.

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

“9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación”.

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se exceptúa la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello, **se estima la alegación, se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

“Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- i) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- j) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de

vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “camino”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **camino**s de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y

jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda

-vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semaforizados, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabici, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semaforizada y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabici por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

- e) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- f) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- g) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- h) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- h) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: “Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)”.

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles “extraanchos” y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabici como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano.

Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: “siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar”.

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de

vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones...”.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.I) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabiciis”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabiciis si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabiciis municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de “ciclocalle”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes** y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona de prioridad peatonal”.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona o calle residencial”.

Solicita añadir a la definición de “Zona o calle residencial”: que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

“Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los “carriles multimodales” definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmando del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 326 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715741 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- e) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- q) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

- r) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- s) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- t) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

q) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

r) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

s) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

t) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- i) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- j) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 327

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715745 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- gg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- hh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- jj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- s) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- t) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- u) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- gg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- hh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

www) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxxxxxxxxxxx) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

yyyyyyyyyyyyyy) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

zzzzzzzzzzzzzz) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

aaaaaaaaaaaaaaa) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

bbbbbbbbbbbbbbb) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ccccccccccccc) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ddddddddddddddd) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

eeeeeeeeeeeeeee) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 328 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715747 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

cccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

dddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

rrr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

sss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 329.2

Dº [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715748 por el que Dº [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental “A”, por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que “5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas”, el siguiente párrafo: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
- j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
- k) en el arcén, por razones de seguridad vial;
- l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;
- m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

- h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero

que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término “exclusivamente”.

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “con carácter excepcional” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término “con carácter excepcional”, pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- j) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- k) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- l) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

“b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no

ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional

visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

“Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.

El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones”.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabici como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...).”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su

especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar su **propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tienen un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la TSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la TSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- e) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- f) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- i) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- j) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- k) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- l) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial; Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los

que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, **de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.**”

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles “extraanchos” siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles “extraanchos” (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía (“carriles extraanchos”) que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: “6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de

la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan las distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

“8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid”.

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

“9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación”.

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se exceptiona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello, **se estima la alegación, se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

“Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- k) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- l) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de

vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “camino”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **camino**s de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y

jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda

-vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semaforizados, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabici, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semaforizada y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabici por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

- i) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- j) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- k) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- l) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- e) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- f) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- i) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- j) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- k) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- l) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: “Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)”.

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles “extraanchos” y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabici como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano.

Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: “siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar”.

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de

vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones...”.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabiciis”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de “ciclocalle”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona de prioridad peatonal”.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona o calle residencial”.

Solicita añadir a la definición de “Zona o calle residencial”: que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

“Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los “carriles multimodales” definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmando del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 330

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715750 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- jj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

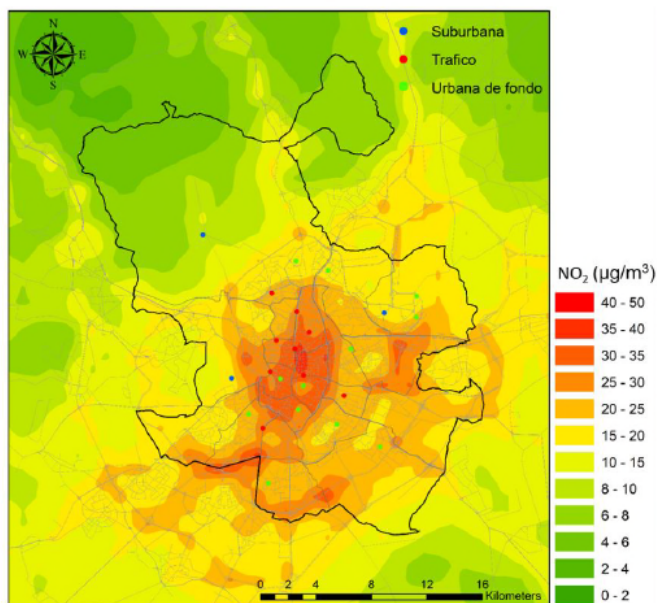


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación

ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se

producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715752 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

lllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

sss) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de*

personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

www) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de

ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

cc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

dd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715755 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- kk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- ll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- mm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- nn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- v) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- w) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- x) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO₂ en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- kk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- II) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

oooooooooooooooo) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

ppppppppppppppp) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

qqqqqqqqqqqqqqq) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

rrrrrrrrrrrrrrr) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

sssssssssssssss) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

ttttttttttttttt) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

uuuuuuuuuuuuuuu) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvvv) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

wwwwwwwwwwwwwww) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

pppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Dº [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715758 por el que Dº [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

dddddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

tttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- ee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- ff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

oooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

pppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- iii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- jjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- kkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- III) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715764 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- mm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- nn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

gggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

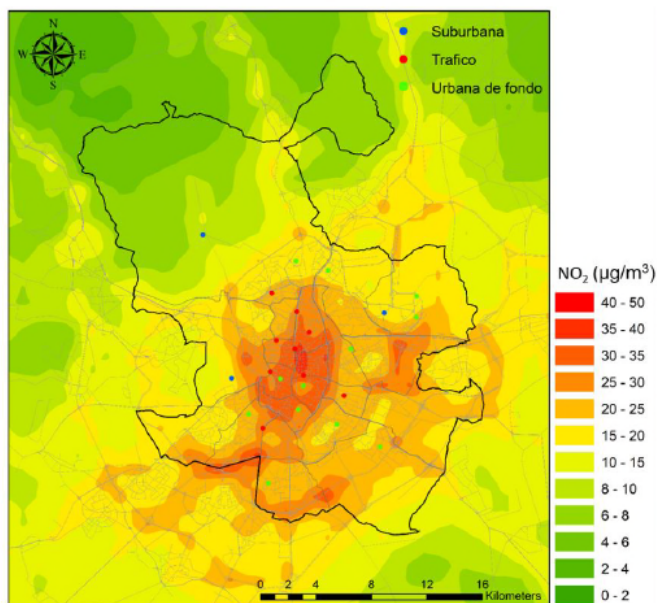


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación

ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se

producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 335.2

Dº [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715765 por el que Dº [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental “A”, por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado “i) las bicicletas y otros ciclos y VMP”, por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: “En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: “d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable”.

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el

primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que “5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas”, el siguiente párrafo: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
- j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
- k) en el arcén, por razones de seguridad vial;
- l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;
- m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

- h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero

que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término “exclusivamente”.

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “con carácter excepcional” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término “con carácter excepcional”, pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- m) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- n) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- o) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

“b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no

ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional

visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

“Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.

El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones”.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabici como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...).”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su

especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar su **propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tienen un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la TSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la TSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- g) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- h) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- m) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- n) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- o) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- p) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial; Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los

que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, **de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.**”

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles “extraanchos” siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles “extraanchos” (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía (“carriles extraanchos”) que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: “6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de

la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan las distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

“8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid”.

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

“9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación”.

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se exceptúa la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello, **se estima la alegación, se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

“Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- m) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- n) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de

vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “camino”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **camino**s de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y

jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda

-vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas creen que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semaforizados, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabici, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semaforizada y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabici por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

- m) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- n) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- o) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- p) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- g) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- h) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- m) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- n) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- o) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- p) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: “Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)”.

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles “extraanchos” y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabici como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano.

Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: “siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar”.

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de

vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones...”.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de “ciclocalle”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes** y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona de prioridad peatonal”.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona o calle residencial”.

Solicita añadir a la definición de “Zona o calle residencial”: que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

“Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los “carriles multimodales” definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmando del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 336 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715767 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ttt) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

uuu) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 337 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715768 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- vvv) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- www) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- q) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- r) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- s) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- t) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 338.2

D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a Lucía Venturini, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715770 por el que D [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental “A”, por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado “i) las bicicletas y otros ciclos y VMP”, por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: “En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: “d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable”.

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el

primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que “5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas”, el siguiente párrafo: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiéndose por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
- j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
- k) en el arcén, por razones de seguridad vial;
- l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;
- m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

- h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero

que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término “exclusivamente”.

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “con carácter excepcional” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término “con carácter excepcional”, pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- p) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- q) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- r) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

“b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no

ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional

visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

“Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.

El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones”.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabici como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...).”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empujado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su

especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar su **propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tienen un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- i) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- j) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- q) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- r) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos craneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- s) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- t) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial; Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los

que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, **de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.**”

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles “extraanchos” siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles “extraanchos” (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía (“carriles extraanchos”) que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: “6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de

la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan las distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

“8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid”.

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

“9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación”.

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se exceptúa la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello, **se estima la alegación, se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

“Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- o) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- p) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de

vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “camino”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **camino**s de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y

jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda

-vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas creen que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semaforizados, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabici, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semaforizada y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabici por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

- q) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- r) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- s) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- t) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- i) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- j) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- i) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- j) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- q) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- r) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- s) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- t) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: “Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)”.

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles “extraanchos” y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabici como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano.

Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: “siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar”.

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de

vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones...”.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabici”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabici si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabici municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de “ciclocalle”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes** y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona de prioridad peatonal”.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona o calle residencial”.

Solicita añadir a la definición de “Zona o calle residencial”: que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

“Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los “carriles multimodales” definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmando del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- i) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- j) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- i) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- j) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº339 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715771 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

www) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xxxx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

mmm) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

nnn) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ooo) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ppp) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 340 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715772 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

29) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tttttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

xxx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

yyy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

zzz) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]
[REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715775 por el que D. [REDACTED]
[REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaa) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

bbbbbb) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

cccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ppppp) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

qqqqq) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

rrrrr) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

sssss) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ttttt) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

uuuuu) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

vvvvv) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715776 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

cccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

dddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ggggg) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

hhhhh) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

wwwww) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

xxxxx) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

yyyyy) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

zzzzz) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

aaaaa) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

bbbbb) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ccccc) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Dº [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715779 por el que Dº [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

cccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

dddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

lllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de

2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- gg) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- hh) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- ssss) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- tttt) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- uuuu) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- vvvv) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- wwwv) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- xxxx) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- mmm) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

- nnn) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- ooo) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- ppp) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715782 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715784 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

xxx) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

yyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa

adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715785 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- oo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- pp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooooooooo) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

pppppppppppppppppp) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssss) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

ttttttttttttt) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

uuuuuuuuuuuuuu) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

vvvvvvvvvvvvvv) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

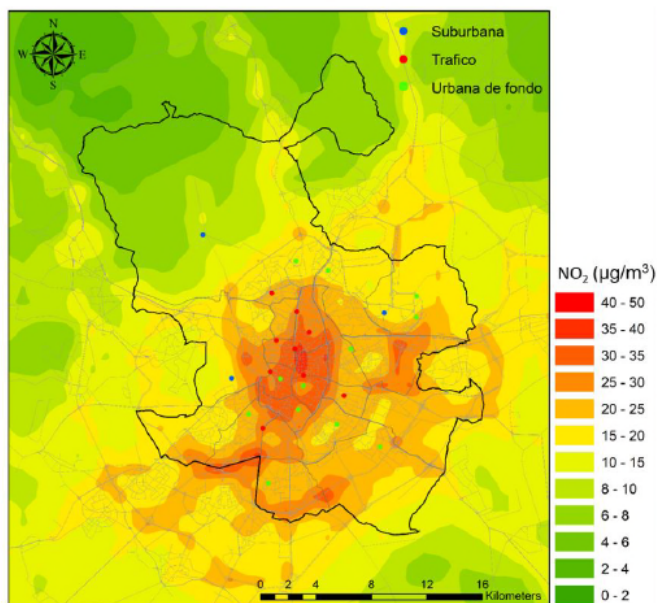


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación

ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se

producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº347 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715787 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ggggg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hhhhh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

qqq) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

rrr) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

sss) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ttt) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Dº [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715792 por el que Dº [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- ii) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- jj) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

yyyy) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

zzzz) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aaaaa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bbbbb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

cccc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

dddd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

qqq) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

rrr) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

sss) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ttt) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 349 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715793 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

cccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

dddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

cccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

dddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aaaa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

bbbb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

cccc) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 350 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715795 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

dddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

eeee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 351 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715798 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

lllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ffff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

gggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715812 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº353 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715801 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- iiii) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- jjjj) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- uuu) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

vvv) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

www) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

xxx) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715813 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

oooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

pppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

cccc) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

dddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas,

bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

gg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº355 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715803 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkkk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

lIII) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

yyy) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

zzz) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

aaaa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

bbbb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 356. PARTICIPANTE 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715813 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- hhhh) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- iiii) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- jjjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares*

de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkk) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

llll) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- ii) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- jj) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 356. PARTICIPANTE 2

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]

D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715569 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nnnnn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ooooo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ppppp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kkkkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

IIII) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mmmmm) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

nnnnn) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ooooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ppppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ddddd) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

eeeeee) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

fffff) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ggggg) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

hhhhh) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

iiiiii) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

jjjjj) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 357 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715808 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- f) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- u) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

- v) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- w) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- x) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

u) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

v) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

w) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

x) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- k) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- l) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 358 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715809 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- hhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- iiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- u) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- v) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- w) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- x) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 359

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]
[REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715810 por el que D. [REDACTED]
[REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

sssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qqqqq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rrrrr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

sssss) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

ttttt) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uuuuu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vvvvv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

kkkkkk) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

lllllll) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

mmmmmm) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

nnnnnn) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

oooooo) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

pppppp) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

qqqqqq) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715816 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

zzzzzzzzzzzzzzzz) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente*

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

mmmm) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

nnnn) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

oooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

pppp) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas,

bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- kk) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- ll) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 361 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715818 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- g) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- y) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

z) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

aa) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

bb) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

y) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

z) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

aa) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

bb) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- m) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- n) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº362 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715819 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

cccc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

dddd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

eeee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ffff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715821 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- oo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- pp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- qq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- rr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- y) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- z) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- aa) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- qq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- rr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilita el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal
accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 364.2

D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a [REDACTED], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715882 por el que D [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental “A”, por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado “i) las bicicletas y otros ciclos y VMP”, por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: “En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: “d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable”.

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el

primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que “5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas”, el siguiente párrafo: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
- j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
- k) en el arcén, por razones de seguridad vial;
- l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;
- m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

- h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero

que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

II) El apartado II) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término “exclusivamente”.

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “con carácter excepcional” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término “con carácter excepcional”, pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- s) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- t) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- u) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

“b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no

ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional

visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

“Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.

El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones”.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabici como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza** ni de la **MAIN**.

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...).”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su

especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar su **propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tienen un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la TSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la TSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- k) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- l) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- u) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- v) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- w) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- x) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial; Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los

que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, **de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.**”

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles “extraanchos” siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles “extraanchos” (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía (“carriles extraanchos”) que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: “6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de

la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan las distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

“8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid”.

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

“9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación”.

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se exceptiona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental

y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello, **se estima la alegación, se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

“Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- q) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- r) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de

vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “camino”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **camino**s de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y

jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda

-vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas creen que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semaforizados, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabici, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semaforizada y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabici por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

- u) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- v) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- w) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- x) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- k) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- l) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- k) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- l) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- u) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- v) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.
- w) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- x) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: “Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)”.

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles “extraanchos” y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabici como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano.

Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: “siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar”.

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de

vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones...”.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de “ciclocalle”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes** y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona de prioridad peatonal”.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona o calle residencial”.

Solicita añadir a la definición de “Zona o calle residencial”: que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

“Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los “carriles multimodales” definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmando del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- k) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- l) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- k) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- l) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 365 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715823 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

kkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

y) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

z) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

aa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

bb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715826 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- tt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ssssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

tttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

lllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de

protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- z) clasificación ambiental A: 0,705;
- aa) clasificación ambiental: 0,453;
- bb) clasificación ambiental C: 0,098;
- cc) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- dd) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715828 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- uu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- vv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ffffffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de

protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- ee) clasificación ambiental A: 0,705;
- ff) clasificación ambiental: 0,453;
- gg) clasificación ambiental C: 0,098;
- hh) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- ii) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715829 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715831 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en

materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 370

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715833 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- xx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

39) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

tttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa

comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

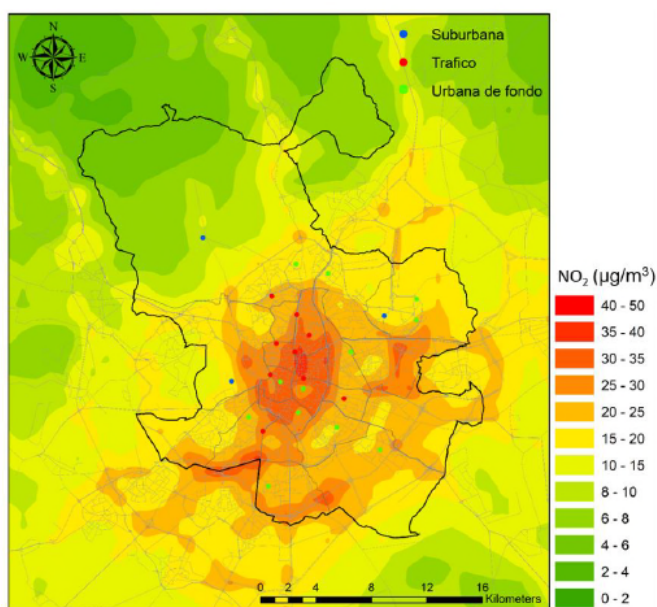


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 371

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715841 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

www) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

rrrr) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ssss) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

tttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuu) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas,

bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

mm) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

nn) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 372 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715842 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

cccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

dddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

IIII) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

mmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715845 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la propuesta de ordenanza de movilidad "sostenible" contiene una errata en su título, ya que es de todo menos sostenible, al poner impedimentos tan elevados al uso de la bicicleta que implica de facto el no poder utilizarla por parte de la mayoría de la población. Desde impedimentos en la circulación, como en el aparcamiento, Además, incumple reglamentación nacional procedente tanto del Reglamento General de Circulación, como de la Ley del Cambio Climático, como de los textos publicados en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, y la Estrategia Estatal por la Bicicleta, ambas del Ministerio de Transportes tras una consulta amplia a la ciudadanía y asociaciones de todo el país. Madrid tiene un problema muy grave de contaminación y de calidad del aire, además de atascos, inseguridad vial, ruido, etc. Por tanto, aprobar una ordenanza en los términos en los que ésta se ha planteado no es sólo incoherente con dicha situación, sino improcedente. Además, hay que tener en cuenta los continuados avisos de la Comisión Europea por incumplir los límites de contaminación, y las directrices básicas para implantar Zonas de Bajas Emisiones en todos los municipios de más de 50.000 habitantes. También va en contra del Plan Paneuropeo por la Bicicleta, recientemente aprobado, y en contra de todo el material guía publicado por la European Cyclist Federation. Todo esto sin incluir que Madrid estaría regulando en contra del sentido de las principales ciudades europeas, que han puesto la promoción del uso de la bicicleta en el centro de sus decisiones y ordenanzas desde hace años y especialmente desde la aparición de la pandemia del COVID19.

1ª) Alegación:

Solicita que se reevalúe integralmente la ordenanza propuesta, en línea con las directrices básicas de índole nacional e internacional para promocionar el uso de la bicicleta en nuestra ciudad, que permita un incremento generalizado de su uso con los consiguientes beneficios para toda la población desde diversas vertientes económica, social y medioambiental.

Contestación:

Se desestima, porque el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 considera las directrices básicas nacionales de la Dirección General de Tráfico e internacionales para la promoción del uso de la bicicleta de forma segura.

1. En septiembre de 2019 se presentó la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” que, amplía las medidas del Plan de calidad del Aire y Cambio Climático con sus casi 200 medidas dirigidas a la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Madrid, y que asimismo recoge y combina medidas de lucha contra el cambio climático, tanto de adaptación, como de mitigación.

Entre las medidas incluidas en “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” que ya se han llevado a cabo o puesto en marcha pueden citarse las siguientes:

El 19 de noviembre de 2020, la Junta de Gobierno aprobó la modificación de **Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad**. Entre otras novedades, el nuevo texto incluye

- la obligación de que los vehículos más contaminantes en circulación pasen una ITV puntual cuando así lo requiera un agente de la autoridad,
- la prohibición del funcionamiento de calderas de carbón desde el 1 de enero de 2022
- obligatoriedad de instalar infraestructuras de recarga eléctrica en las nuevas edificaciones
- se regulará la celebración de grandes eventos en la ciudad para minimizar su impacto ambiental y establecer medidas compensatorias. Aquellos que superen los 5.000 asistentes deberán realizar una memoria que analice el impacto medioambiental del evento y recoja, asimismo, las medidas que minimicen los potenciales impactos ambientales negativos a fin de garantizar la sostenibilidad de los eventos

Se modificó el Plan estratégico de subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad 2018-2020 mediante Decreto el 13 de febrero de 2020 para incluir subvenciones para la sustitución de vehículos por otros más eficientes medioambientalmente

- ✓ La Junta de Gobierno aprobó el 21 de mayo de 2020 las subvenciones para la adquisición de **vehículos autotaxi** con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO con un presupuesto de 2.747.000 euros. Posteriormente, esta cuantía se amplió hasta los **4 millones de euros** con el objetivo de atender a todas las peticiones de renovación de flota, multiplicando por diez el presupuesto del año anterior.
- ✓ Dentro del programa Cambia 360, en 2020 se convocaron **ayudas por 12,5 millones de euros para promover el cambio de las calderas de carbón y gasóleo y las líneas de mejora de climatización eficiente para pymes**-. El 1 de enero de 2022 las calderas de carbón habrán desaparecido de nuestra ciudad.
 - “Cero carbón” 2 millones de euros.
 - “Calderas de gasóleo” 8,5 millones de euros.
 - “Climatización eficiente y sostenible en PYMES” 2 millones de euros.

Actualmente se está ejecutando el Plan estratégico de subvenciones **PES 2021-2023**.

Se ha incrementado un **30,6% la red actual de carriles bus** -inicialmente con carácter provisional, ahora ya son definitivos. Son más de 45 nuevos kilómetros que se reparten en tres tipos de vías:

- Dentro de la M-30: 8,5 kilómetros
- Exterior de la M-30: 17,8 kilómetros
- Nuevos desarrollos urbanos: 19 kilómetros.

El 2 de diciembre de 2020, se puso en marcha la **Madrid Mobility 360**. Esta app pionera ofrece información sobre todos los modos de movilidad sostenible y permite calcular las rutas de EMT en función del coste, el tiempo y la ocupación.

Por otro lado, hay una apuesta clara por la movilidad en bicicleta:

- ✓ Este año, se ha realizado la **mayor ampliación de BiciMAD** desde su puesta en marcha en 2014: 50 nuevas estaciones. Con esta ampliación, el servicio llegó por primera vez a los distritos del sur (Usera, Latina y Carabanchel), y representa la mayor extensión fuera de la M-30 (Usera, Latina, Carabanchel, Moratalaz y Ciudad Lineal). Estrenamos también BiciMAD en Ciudad Universitaria con seis estaciones.
- ✓ Se han puesto en marcha **12,35 km de carriles bici provisionales**. Suponen un 26% de incremento en la red de carriles bici que hacen un total de 59 kilómetros.
 - Los carriles bici nuevos son seis:
 - Avenida de Burgos: 2.0 km
 - Paseo de las Delicias: 1.75km
 - Calle Ribera del Sena – Vía Dublín: 1.5 km
 - Méndez Álvaro: 1.75km
 - Paseo Camoens – Ruperto Chapí :1.35 km
 - Avenida Daroca – Largo Caballero - Avda. Arcentales: 4 km
- ✓ Se ha trabajado **en la construcción de los carriles bici proyectados**: Paseo de la Castellana, Plaza de España y Cuesta de San Vicente, para darle continuidad hasta Príncipe Pío. Eduardo Barreiros, Arcentales, Alcalá, calles Cedaceros y Virgen de los Peligros y Convenio. El resultado serán **21 kilómetros** más para la bicicleta.
- ✓ El 28 de mayo de 2020, se autorizó el bicisharing.
- ✓ Se han proyectado aparcabicis en las estaciones intermodales. Entre septiembre y diciembre de 2020, se instalaron **82 nuevos aparcabicicletas** -71 de los cuales, en calzada, que permitirán el aparcamiento de 800 bicicletas. Y durante 2021 se van a instalar otros 500 aparca bicicletas.

El Ayuntamiento de Madrid ha concluido la redacción del manual de Diseño de Infraestructuras Ciclistas de la ciudad de Madrid. Se está trabajando en la elaboración de un nuevo Plan Director Ciclista para adaptarlo a los cambios y ampliar la red ciclista.

Todo ello acredita la apuesta clara de la ciudad de Madrid por la movilidad medioambientalmente sostenible.

2. Las bicicletas y los vehículos de movilidad personal (VMP) no tienen derecho a circular por cualquier tipo de vía sino que están sujetos, como todo vehículo, a las normas jurídicas que determinan las vías por las que pueden circular y las condiciones exigidas para su circulación y estacionamiento.

De este modo, las bicicletas y los VMP tienen legalmente prohibido circular por autovías y autopistas por el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), sin perjuicio de la posibilidad de las bicicletas de circular por los arcones de autovías por las bicicletas.

La OMS dispone de expresa habilitación legal, conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, para regular *“los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Asimismo la OMS dispone de expresa habilitación legal para regular los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM).

La regulación sobre la circulación y el estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se adopta en ejercicio de la expresa habilitación legal y de conformidad con la normativa estatal básica de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y la legislación de régimen local general y especial que otorga al Ayuntamiento de Madrid la facultad de regular, mediante ordenanza, el uso de las vías y espacio públicos para la circulación de vehículos, incluyendo las bicicletas y los VMP.

3. El Proyecto normativo establece la regulación necesaria para promover la movilidad ciclista en condiciones de seguridad vial, de forma respetuosa con los derechos de los peatones, especialmente con los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad y muy especialmente de las personas con movilidad reducida y con diversidad funcional visual.

4. La propuesta normativa propuesta en el Proyecto inicial se ajusta plenamente a la legislación y normativa reglamentaria estatal de tráfico, circulación y seguridad vial.

5. La propuesta normativa propuesta en el Proyecto inicial introduce las ordenaciones permanentes de circulación imprescindibles para proteger el derecho a la integridad física, el derecho a la salud, la salud pública y el medio ambiente urbano, legales, racionales, proporcionales y necesarias de la normativa comunitaria y la legislación española en materia de calidad del aire. En este sentido el Proyecto normativo pretende evitar la imposición de una sanción judicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el procedimiento por incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno.

6. El Proyecto normativo crea tres zonas de bajas emisiones: una que abarca toda la ciudad y otras dos zonas que ofrecen una especial protección a las zonas que sufren elevados niveles de contaminación ambiental.

7. A resultas de otras alegaciones, y de la suya, **se llevan a cabo las siguientes modificaciones** en el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 para facilitar la movilidad ciclista:

1º) Se modifica la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS para **autorizar la circulación de bicicletas por túneles urbanos, salvo señalización en contrario:**

“9. Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- s) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- t) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

2º) Se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1 de la OMS recogida en el Proyecto inicial, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

- a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
- b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, **los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros**, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- v) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.**
- w) Podrán anclarse exclusivamente a vallas** o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

x) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

Como consecuencia de esta alegación **se llevan a cabo la modificación de los artículos 48.1 y 167.9 del Proyecto** inicial de ordenanza, **así como de la Memoria de análisis del impacto normativo inicial** al objeto de incluir la motivación incluida en la respuesta a esta alegación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 374

D^a. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED]
[REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715846 por el que D^a. [REDACTED]
[REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwww) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

xxxxx) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

yyyyy) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

zzzzz) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

wwwww) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

xxxxx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

yyyyy) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

zzzzz) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaaaaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbbbbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

rrrrrr) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ssssss) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

tttttt) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

uuuuuu) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

vvvvvv) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

wwwwww) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

xxxxxx) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 375 Participantes 1

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715848 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- h) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- cc) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

- dd) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- ee) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- ff) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

cc) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

dd) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ee) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ff) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- o) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- p) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

Dª [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715849 por el que Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ssssssssssssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

tttttttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- kk) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- ll) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

eeee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ffff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

gggg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hhhh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

iiii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jjjj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- uuu) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- vvv) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- www) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- xxx)y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715851 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- ss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- tt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- uu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- vv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- bb) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- cc) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- dd) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- yy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- zz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ffffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

lllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 378 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715853 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

29) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ooooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

nnnn) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

oooo) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

pppp) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 379 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715856 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrr)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

rrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

cc) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

dd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715857 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- aaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- bbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tttttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwwwwwwwwwwww)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de

protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- jj) clasificación ambiental A: 0,705;
- kk) clasificación ambiental: 0,453;
- ll) clasificación ambiental C: 0,098;
- mm) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- nn) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 05 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico,** como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire.**

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

tttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos

para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

2ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la

mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y

acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

www) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

xxxx) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre*

que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzzz) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

oo) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

pp) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

3ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

cccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

dddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ffffffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

vvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

www) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

4ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las

razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una

Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

IIIIIIIIIIIIIIIIIIIIII) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

oooooooooooooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppppppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssssssssssssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttttttttttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

lllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- mm) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- nn) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kkkkk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

lllll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mmmmm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nnnnn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ooooo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ppppp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

yyy) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

zzz) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aaaa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bbbb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

5ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- i) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- gg) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

hh) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ii) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

jj) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

gg) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

hh) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ii) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la

garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

jj) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- q) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- r) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no

se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

6ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

cccccccccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

7ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

dddddddddddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ffffffffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggggggggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllllllllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

tttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

8ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las

razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pppppppppppppppppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

49) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial

del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

oo) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

pp) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qqqqq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rrrrr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

sssss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ttttt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uuuuu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vvvvv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cccc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dddd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

eeee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ffff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

9ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

10ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

xxxx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

yyyy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

gg) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

hh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

jj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

11ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bbbbbb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

cccccc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

dddddd) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

cccccc) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

dddddd) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

eeeeee) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por

personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

ffffff) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

gggggg) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

hhhhhh) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

yyyyyy) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

zzzzzz) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

aaaaaaa) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

bbbbbbb) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ccccccc) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ddddddd) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

eeeeeee) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715858 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

12ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeeee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los

apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

fffff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

gggg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

hhhh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de

reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

iiii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

jjjj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715860 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Punto 1º

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

cccccccccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

dddddddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

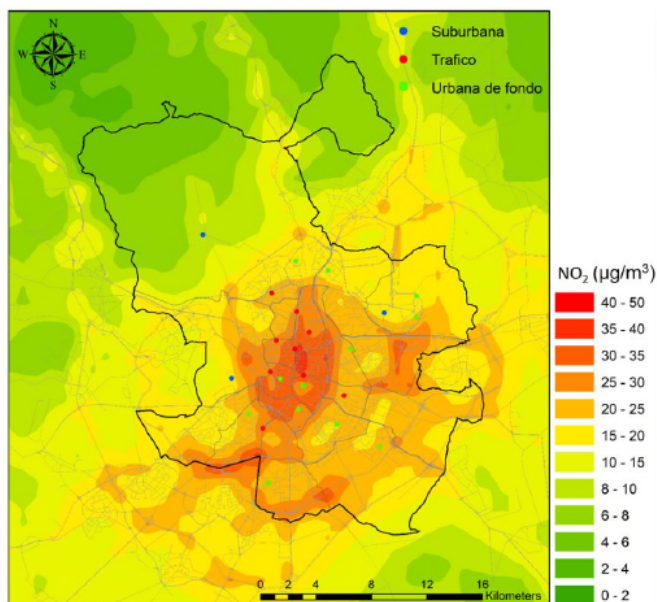


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en*

zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 2º

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ffffffffffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllllllllllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- qq) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- rr) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la

obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

wwwww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xxxxx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yyyyy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zzzzz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaaaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbbbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino

de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gggg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hhhh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

iiii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jjjj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

Punto 3º

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

29) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

oooooooooooooooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pppppppppppppppppppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssssssssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tttttttttttttttttttttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

oooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

pppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los

vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

aaaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

bbbbb) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

Punto 4º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

tttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

cccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

dddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la

LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 5º

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018

prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggggg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hhhhhh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

kkkk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

llll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mmmm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nnnn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Punto 6º

Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer

del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jjjjjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de

Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkkkkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

IIIIII) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

iiiiii) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

jjjjjj) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

kkkkkk) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

lllll) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

mmmmm) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

nnnnn) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ffffff) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ggggggg) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

hhhhhhh) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

iiiiiii) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

jjjjjjj) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

kkkkkkk) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

lllllll) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Punto 7º

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eeee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

ffff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- kk) *“tener por objeto un uso familiar”* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- ll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- mm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- nn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Punto 8º

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y

con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 9º

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

bbbbbb) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

cccccc) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

dddddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de*

Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeee) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

qq) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

rr) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que

figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Punto 10º

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- j) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- kk) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- ll) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- mm) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- nn) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

kk) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

ll) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

mm) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

nn) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º.

propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- s) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- t) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o

disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

Punto 11º

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A

de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- ww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- xx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- yy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- zz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.
- 2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.
- 3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.
- 4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la

prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- iii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- jjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

cccccccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

dddddddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

)))))))))) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Punto 12º

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- kkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- III) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ffffffffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

gggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los

vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

[Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.](#)

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- oo) clasificación ambiental A: 0,705;
- pp) clasificación ambiental: 0,453;
- qq) clasificación ambiental C: 0,098;
- rr) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- ss) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 383 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715861 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- k) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- oo) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

pp) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

qq) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

rr) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

oo) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

pp) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección

de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

qq) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

rr) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- u) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- v) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ggggg) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

hhhhh) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

iiii) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjj) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkkk) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa

adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ss) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

tt) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que D^a./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- l) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- ss) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- tt) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- uu) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- vv) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

ss) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

tt) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de

las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

uu) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

vv) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- w) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- x) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad

Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

D/D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- aaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- bbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- ddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento

de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción

de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- ee) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- ff) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- gg) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

oooooooooooooooooooooooooooo) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

pppppppppppppppppppppppppppppp) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ssssssssssssssssssssssssssss) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

tttttttttttttttttttttttttttttt) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física

así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccccccccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

dddddddddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ffffffffffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

tttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas

reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- tt) clasificación ambiental A: 0,705;
- uu) clasificación ambiental: 0,453;
- vv) clasificación ambiental C: 0,098;
- ww) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- xx) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la

protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

[illegible]

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

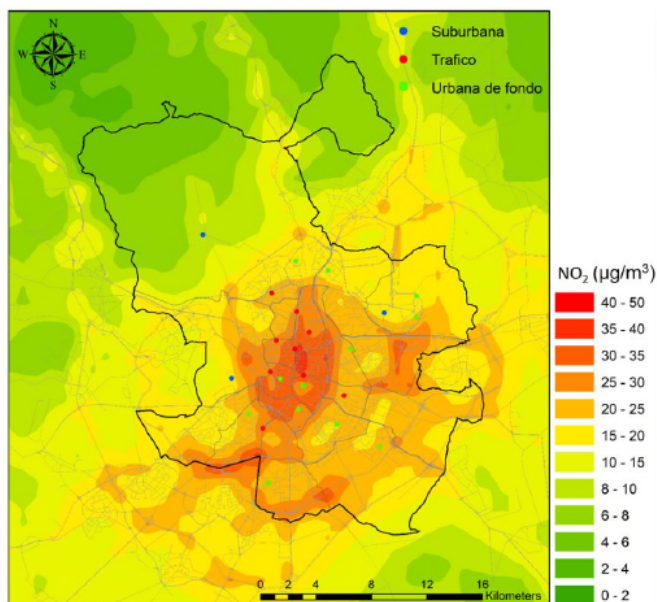


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en*

zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ggggg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

hhhhh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- oo) *“tener por objeto un uso familiar”* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- pp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- qq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- rr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

D/D^a. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

***“Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

***“Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

***“Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nnnnnn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ooooo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ppppp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ooooo) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ppppp) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

qqqqq) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por

personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

rrrrrr) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ssssss) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

tttttt) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

mmmmmm) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

nnnnnnn) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ooooooo) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ppppppp) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

qqqqqqq) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

rrrrrrr) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

sssssss) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de

Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqq) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

rrrrrr) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

oooo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

pppp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qqqq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rrrr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- ss) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- tt) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

cccccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

dddddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eeeeee) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ffffff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

gggggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhhhhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kkkk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

llll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mmmm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nnnn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 384

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

- 1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

cccccccccccccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

dddddddddddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

iiii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

jjjj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

kkkk) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715865 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

IIII) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

mmmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos

para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 385 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715868 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

29) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

////////////////////) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

tttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- nnnnn) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- ooooo) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- ppppp) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715364 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, y se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

Se propone permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Propone prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la

LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

rrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ss) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

tt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

uu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

vv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española

en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

eee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

fff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

ggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

hhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid”* *“desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la

configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En cuanto a la indicación que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

39) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssssssssssssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las

calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

"Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

"Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ssssss) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro

externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

tttttt) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

uuuuuu) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

vvvvvv) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

uuuuuu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

vvvvvv) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

wwwww) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

xxxxxx) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

yyyyyy) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

zzzzzz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ttttttt) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

uuuuuuu) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

vvvvvvv) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

wwwwwww) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

xxxxxxx) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

yyyyyyy) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

zzzzzzz) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- uuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la

salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

cccccccccccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

dddddddddddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal
accesible y segura.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

)))))) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ggggggggggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

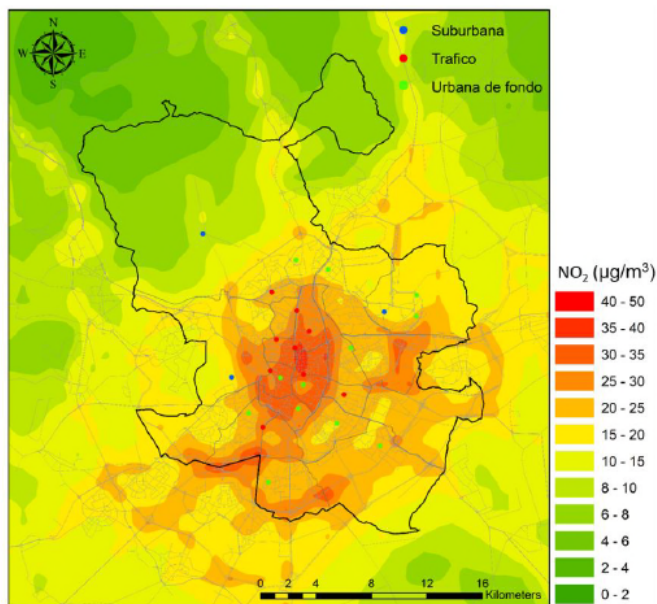


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite

anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3

de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

19) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

29) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

39) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”:

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública

y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

lIII) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

mmmm) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnn) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de*

Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ooooo) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ppppp) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empleados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

uu) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

vv) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que

figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones

formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwwwww) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xxxxxx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

ssss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

tttt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

uuuu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

vvvv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Solicita prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer

las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

sssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

ttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

9ª) Alegación:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

Propone que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

)))))) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad
peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ooooooooooooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDP Plaza Elíptica.

49) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

tttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

vvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

wwwww) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de

dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

Y se propone para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

10ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar

de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

www) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite

de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ssssssssssssssssssssssssssssssss)Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación
acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible,
favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos
contaminantes.

[illegible]

49) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

- yy) clasificación ambiental A: 0,705;
- zz) clasificación ambiental: 0,453;
- aaa) clasificación ambiental C: 0,098;
- bbb) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- ccc) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

[Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11ª) Alegación:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- m) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- ww) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- xx) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- yy) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- zz) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

ww) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”,* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

xx) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

yy) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

zz) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- y) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

- z) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

12ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los

profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

cccccccccccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ffffffffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggggggggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

cccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del

medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

dddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- uu) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

vv) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

iiiiii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

jjjjjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

kkkkkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

llllll) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

mmmmmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

nnnnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

oooo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

pppp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qqqq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rrrr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715872 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzzzzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaaaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbbbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ccccccc) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

dddddd) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeeeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ffffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

aaaaaaa) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

bbbbbbbbb) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

cccccccc) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ddddddddd) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

eeeeeeeee) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

fffffff) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ggggggggg) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 388 Participantes 1

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715877 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- n) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- aaa) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas

con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

bbb) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ccc) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ddd) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

aaa) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

bbb) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección

de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ccc) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ddd) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- aa) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- bb) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 389

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715879 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

fffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la

Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

qqqqq) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

rrrrr) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

sssss) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ttttt) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuuuu) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas,

bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ww) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

xx) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 390

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715882 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- iii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- jjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- kkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- III) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- hh) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- ii) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- jj) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la

contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

)))))))))))))))))))))) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

llllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715883 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ssssssssssssssssssssssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

tttttttttttttttttttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

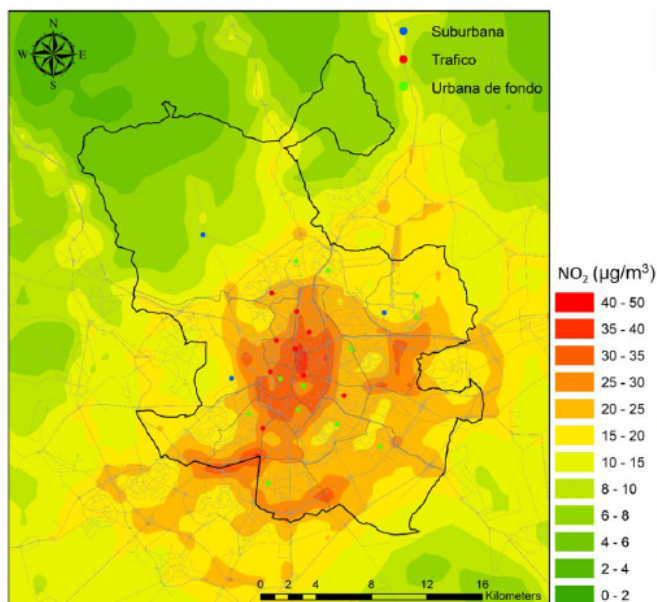


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en*

zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

mmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

nnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

ooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cccccccccccccccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ddddddddddddddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffffffffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gggggggggggggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssssssssssssssss)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

)))))) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- f) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- g) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- h) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11),

de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

xxxxx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

yyyyy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ww) “tener por objeto un uso familiar” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

xx) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

yy) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

zz) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ccccccc) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ddddddd) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la

protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

eeeeeee) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ffffff) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ggggggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhhhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiiiiii) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad,

mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

jjjjjjj) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkkkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

lllllll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

hhhhhhh) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se

realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

iiiiiii) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

jjjjjjjj) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

kkkkkkkk) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

lllllllll) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

mmmmmmmm) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

nnnnnnnn) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 392

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

IIIIIIIIIIIIIIIIIIII) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ooooooooooooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal
accesible y segura.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que

circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

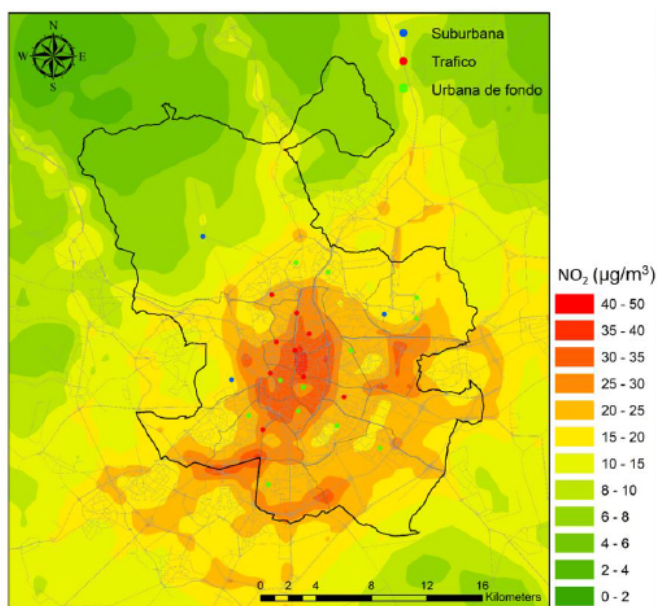


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo,

protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

vvvvv) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

wwwww) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xxxxx) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida*

podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

yyyyy) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzzzz) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos

se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- yy) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- zz) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y

circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ggggggg) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

hhhhhhh) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

www) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

xxxx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

yyyy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

zzzz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzzzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

aaaaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos

7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

29) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

llllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbbbbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

cccccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

dddddd) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

cccccccccccccccccccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

dddddddddddddddddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ffffffffffffffffffffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggggggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de

protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- ddd) clasificación ambiental A: 0,705;
- eee) clasificación ambiental: 0,453;
- fff) clasificación ambiental C: 0,098;
- ggg) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- hhh) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- o) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- eee) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo

1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

fff) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ggg) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

hhh) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

eee) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

fff) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección

de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ggg) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

hhh) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- cc) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- dd) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 392

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715886 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

)))))) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

tttttttttttttttttttttttttttttt)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- ww) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- xx) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ooooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ppppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqqqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrrrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

sssss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ttttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- ssss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- tttt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- uuuu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- vvvv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D^a./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715888 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- iiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- jjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

39) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

[illegible]

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de

protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- iii) clasificación ambiental A: 0,705;
- jjj) clasificación ambiental: 0,453;
- kkk) clasificación ambiental C: 0,098;
- lll) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- mmm) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de

calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio

ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- d) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- e) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- f) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- g) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- h) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- i) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- j) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- k) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- l) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

cccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de

2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- yy) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- zz) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuuuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvvvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

wwwww) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxxxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyyyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzzzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

www) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xxxx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yyyy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zzzz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 394

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

m) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

n) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

o) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

p) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

q) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

r) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

s) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

t) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

u) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

eeeeee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

ffffff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

gggggg) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

D/Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

sss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de

Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

- kk) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
- ll) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
- mm) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

En materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

III) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

v) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

w) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

x) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

y) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

z) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

aa) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

bb) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

cc) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

dd) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 394

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 394

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm)) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

000000000000000000000000) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

iiiiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

aaa) “tener por objeto un uso familiar” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

bbb) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ccc) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ddd) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la

ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 394

D/D^a. X [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iiiiiii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jjjjjjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkkkkkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

IIIIII) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmmmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnnnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ooooooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por

personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

ppppppp) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqqqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrrrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

oooooooo) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

pppppppp) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

qqqqqqqq) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

rrrrrrrr) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ssssssss) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

tttttttt) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

uuuuuuuu) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmmmmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnnnnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

aaaaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con

clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

bbbbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

cccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ddddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que Dº./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ssssssssssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

kkkkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos

para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 394

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mm) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

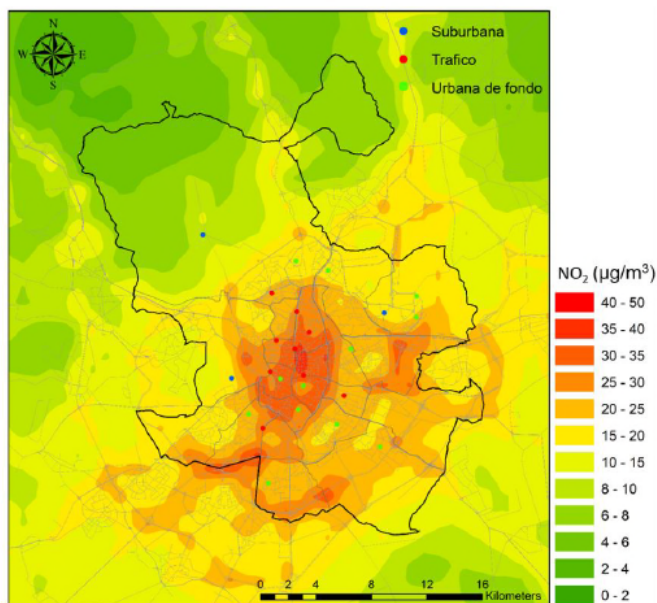


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación

ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se

producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 394

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que D^a./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- oooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- pppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

oo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de

protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

nnn)	clasificación ambiental A: 0,705;
ooo)	clasificación ambiental: 0,453;
ppp)	clasificación ambiental C: 0,098;
qqq)	clasificación ambiental ECO: 0,015;
rrr)	clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también

conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- p) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- iii) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con

discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

jjj) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

kkk) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

III) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

iii) *“1.º en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

jjj) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección

de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

kkk) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

lll) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- ee) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- ff) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 394

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715893 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

fffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

aaaaaa) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

bbbbbb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los

términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

cccccc) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

dddddd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeeeee) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aaa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bbb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones

básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715894 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eee) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”:

ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

)))))) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa

comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

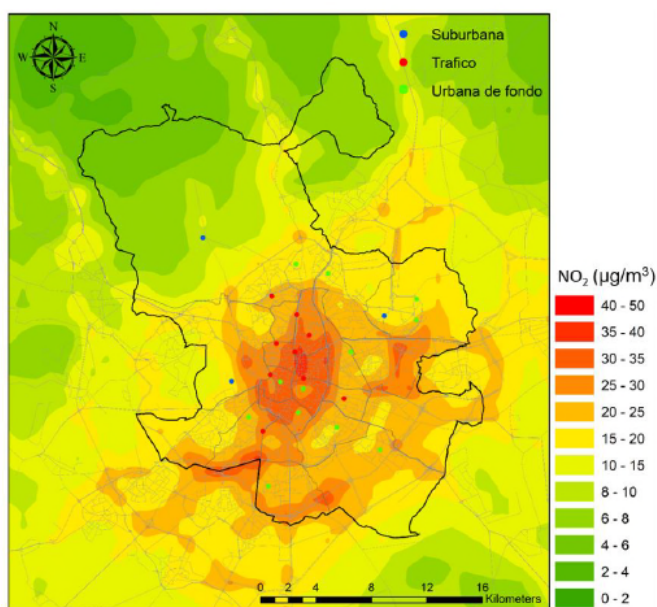


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Dª [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715896 por el que Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

fff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

III) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnn) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

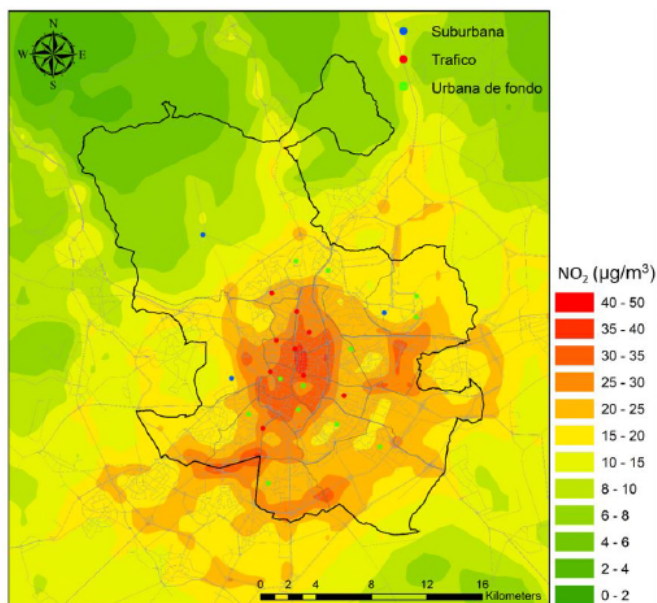


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación

ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

sss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

www) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- aaa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- bbb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaaaaa) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbbbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ccccccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ddddddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeeeeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ffffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- aaaaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- bbbbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- cccccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- ddddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

3ª) Alegación:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

Propone que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés

general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

- 1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.
2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

dddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ffff) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwww) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

xxxxxxx) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

yyyyyyy) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

zzzzzzz) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

IIIIII) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

mmmmmm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

nnnnnn) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

[Y se propone para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.](#)

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna** del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Solicita prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece

la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppppppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ooooo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

ppppp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

5ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ooooooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria

cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ppppppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

eeeeee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

fffff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ggggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y

g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhhhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

6ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las

calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

"Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

"Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro

externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrrrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

sssssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ttttttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaaaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbbbbbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

cccccccc) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

dddddddd) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeeeeeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ffffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

vvvvvvvv) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

wwwwwwww) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

xxxxxxx) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

yyyyyyyy) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

zzzzzzzz) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

aaaaaaaa) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

bbbbbbbbb) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Propone prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad

física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación

transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

qqqqqq) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

rrrrrr) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

eee) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

fff) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ggg) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

hhh) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar

cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

8ª) Alegación:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, y se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

Se propone permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una

atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

9ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de

las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

lllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

fffff) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

gggggg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para*

las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhhhh) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*

iiiiii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

jjjjjj) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean

transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ccc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ddd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de

estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

10ª) Alegación:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- q) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

mmm) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

nnn) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ooo) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ppp) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

mmm) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

nnn) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas

con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ooo) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ppp) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- gg) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- hh) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad

Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

11ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- uuu) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- vvv) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- www) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- xxx) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento

de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la

ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En cuanto a la indicación que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- uuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

gggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

llll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

12ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

www) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica,

que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

pppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

tttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

- sss) clasificación ambiental A: 0,705;
- ttt) clasificación ambiental: 0,453;
- uuu) clasificación ambiental C: 0,098;
- vvv) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- www) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

[Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

yyy) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

zzz) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

aaaa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bbbb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico

en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyy) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

zzzz) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

aaaaa) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

bbbbb) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

cccc) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

ddddd) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

eeee) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

fffff) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

ggggg) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº397

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

- j) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- k) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- l) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de

noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
- 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
- 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggggggggggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico,** como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire.**

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ssssss) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

tttttt) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

iii) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

jjj) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

kkk) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

III) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y

morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuuuuu) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

vvvvvvv) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la

protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

wwwwwww) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

xxxxxxx) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

sssssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ttttttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuuuuu) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad,

mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

vvvvvvvv) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

wwwwwwww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxxxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

cccccccc) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se

realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ddddddddd) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

eeeeeeeee) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

fffffffff) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ggggggggg) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

hhhhhhhhh) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

iiiiiii) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº397

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*

establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jijji) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ppppp) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

))))))))) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”:

la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

////////////////////) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor

parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

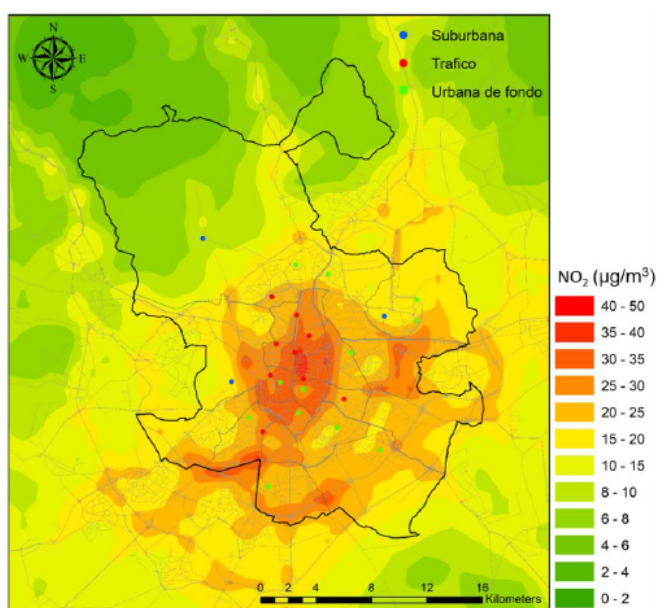


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones

de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº397

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

29) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”:

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

pppppppppppppppppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013,

de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

kkkkkk) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

IIIIII) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmmmmm) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nnnnnn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

oooooo) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis

o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

eee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

fff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones

de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyyyyy) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

zzzzzzz) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

iiii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental

“C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

jjjjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

kkkkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

lllll) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº397

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de

los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uuuuuu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

vvvvvv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio

ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

sssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwwwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

xxxxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

yyyyyy) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los

vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

cccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

dddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

xxx) clasificación ambiental A: 0,705;
yyy) clasificación ambiental: 0,453;
zzz) clasificación ambiental C: 0,098;
aaaa) clasificación ambiental ECO: 0,015;
bbbb) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los

regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- r) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- qqq) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo

1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

rrr) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

sss) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ttt) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

qqq) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

rrr) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

sss) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ttt) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- ii) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- jj) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº397

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715902 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores

límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

llllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccccccccccccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddddddddddddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffffffffffffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de

2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ccc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ddd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ggggggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhhhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiiiiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjjjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkkkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

lllllll) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eeeeee) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fffff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhhhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 398

D^a. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715903 por el que D^a. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaaaaa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bbbbbbb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ccccccc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

ddddddd) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyyyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzzzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaaaaaa) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su

vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

bbbbbbbbb) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

cccccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dddddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

jjjjjjjjj) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

kkkkkkkkk) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

lllllllll) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

mmmmmmmmm) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

nnnnnnnnn) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ooooooooo) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ppppppppp) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

29) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

)))))))))) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

pppppp) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

qqqqqq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrrrrr) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en*

los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

sssss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ttttt) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ggg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hhh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de

tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento

Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeeeeeee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los

apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ffffff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

mmmmm) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

nnnnn) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ooooo) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ppppp) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

tttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyy) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

zzzzzz) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

cccc) clasificación ambiental A: 0,705;
dddd) clasificación ambiental: 0,453;
eeee) clasificación ambiental C: 0,098;
ffff) clasificación ambiental ECO: 0,015;
gggg) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley

7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a

partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

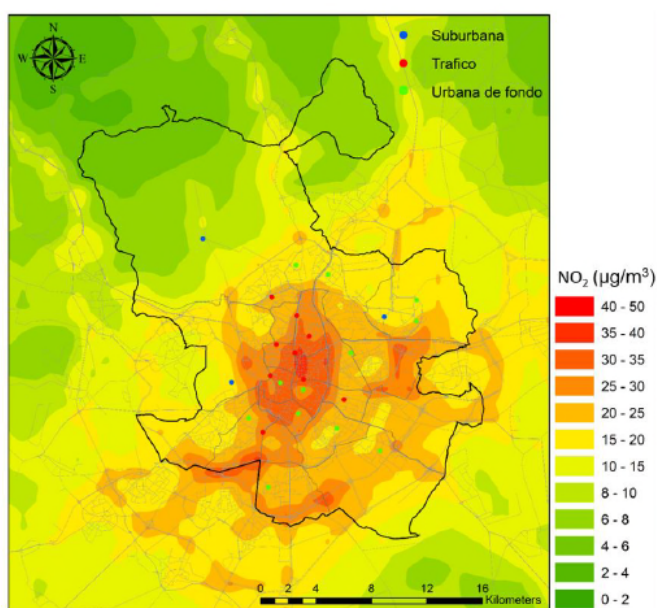


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad

Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el

tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al

objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión

Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

zzzzzz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

aaaaaaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos

7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las

características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

cccc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

dddd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

eeee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ffff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en

situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del

Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa

comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- a) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- b) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la

protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- c) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- d) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeeeeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ffffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gggggg) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad,

mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

hhhhhhhhh) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjjjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

qqqqqqqqq) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

rrrrrrrr) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ssssssss) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

tttttttt) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

uuuuuuuuu) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

vvvvvvvvv) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

wwwwwwwww) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- s) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- t) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo

1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

- u) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- v) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- w) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

uuu) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

vvv) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

www) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para

satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

xxx) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- kk) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- ll) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el

estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 399

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las

razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una

Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

eee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

fff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnnnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ooooooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ppppppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqqqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrrrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a results de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

iiii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

jjjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

kkkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

IIII) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio

climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

- f) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- g) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- h) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

- b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- c) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los

vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715910 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

- n) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- o) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- p) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales

(artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.